

## DROGI I KIERUNKI WSPÓŁCZESNEGO PRAWA LOTNICZEGO

### 1. UWAGI WSTĘPNE (CHARAKTERYSTYKA, HISTORIA)

Prawo lotnicze ma już za sobą blisko 50 lat rozwoju, jeżeli mianowicie początki jego odniesiemy do Międzynarodowego Kongresu Aeronautycznego, który zasiadał w Paryżu podczas wystawy wszechświatowej w r. 1889, i który miał już na porządku dziennym swych obrad szereg zagadnień prawnych. Co prawda, istotne ożywienie na terenie studjum zagadnień prawnych lotniczych rozpocznie się dopiero w pierwszych latach XX wieku. Tem niemniej wysiłki myśli prawniczej w tej nowej dla niej dziedzinie są już dziś, po latach kilkudziesięciu pracy, niewątpliwie tak daleko posunięte, że można się pokusić, jeżeli, może, jeszcze nie o ich syntezę, to w każdym razie o to, aby sobie zdać sprawę z dotychczasowej linii rozwojowej prawa lotniczego.

Rozwój ten, oczywiście, nie jest zakończony; — tak samo jak każdy rok przynosi nowe zdobycze w zakresie techniki lotnictwa, muszą i będą się ujawniać coraz to nowe potrzeby przystosowania do nich form i instytucji prawnych; być może, to wszystko, co dotąd uczynione i stworzone zostało w dziedzinie prawa lotniczego, trzeba będzie jutro przerabiać i przystosować do nowych potrzeb, nieznanych dziś jeszcze zadań, jednakowoż to co już dokonane zostało, przepaść bez śladu nie powinno i nie może, stanowić ono będzie fundament, na którym oprą się dalsze prace doktryny i ustawodawstwa.

Mówiąc o rozwoju prawa lotniczego, nie można nie podkreślić z jaknajwiększym naciskiem okoliczności, że rozwój ten, do roku 1914 dość powolny a raczej teoretyczny, po zakończeniu Wielkiej Wojny nabiera niesłychanego impetu i rozpędu. Wiąże się to bezpośrednio z organizacją i postępami, jakie pod względem technicznym uczyniło lotnictwo w latach 1914—18, i które przekształciły je w naszych czasach w potężny środek komunikacji, konkurującej już dziś skutecznie z kolejami żelaznymi, żegluga morską i śródlądową oraz automobilizmem.

Historja rozwoju prawa lotniczego, to historia zjazdów i organizacji międzynarodowych prawniczych, poświęcających swe trudy bądź całkowicie, bądź częściowo, prawu lotniczemu.

A więc przedewszystkiem Instytut Prawa Międzynarodowego, który od r. 1900 (sesja w Neuchâtel) zajął się prawem lotniczem.

Obok prac Instytutu Prawa Międzynarodowego, postawić trzeba równoległe prace International Law Association, poczynszy od r. 1912 (sesja w Paryżu).

Dalej podnieść trzeba prace najżywotniejszej dziś instytucji społecznej prawniczej, zajmującej się wyłącznie prawem lotniczem, Comité Juridique International de l'Aviation, który na 8 swych kongresach, poczynając od r. 1911 w Paryżu, a kończąc w r. 1928 w Madrycie, pracuje nieprzerwanie nad przygotowaniem t. zw. Kodeksu Powietrza (Code de l'Air) według z góry powziętego planu i ma już dziś za sobą redakcję 87 artykułów Kodeksu.

W r. 1910 zebrał się pierwszy Kongres Komunikacji lotniczej w Weronie, po wojnie zaś widzimy kolejno, inne 4 Kongresy lotnicze: w Paryżu 1921, Londynie 1923, Brukseli 1925, Rzymie 1927. Najbliższy, piąty, zwołany jest na r. 1930 do Hagi.

Międzynarodowa Izba Handlowa, istniejąca od 1919 r., zajmuje się żywo zagadnieniami lotnictwa, tworząc w swem łonie specjalną Komisję przewozów lotniczych, — tak samo na porządku dziennym Związku przedsiębiorstw lotniczych, t. zw. International Air Traffic Association, istniejącego od r. 1919, zjawiają się stale zagadnienia prawa lotniczego.

Za temi pracami naukowemi, społecznemi i zawodowemi pospieszyła po wojnie zorganizowana akcja rządów, wyrażając się bądź w ustawodawstwie wewnętrznem, bądź doprowadzając do konferencyj i Konwencyj międzynarodowych, jako to Konwencja paryska r. 1919, Konwencja ibero-amerykańska r. 1926, Konwencja panamerykańska r. 1928, Konferencja prawa prywatnego lotniczego w Paryżu 1925 r. i w Warszawie 1929 r., o których niżej bardziej szczegółowo mówić będziemy.

Liga Narodów wykazuje żywe zainteresowanie prawem lotniczem, ogniskując odpowiednie materiały w Sekcji Komunikacji i Tranzytu, oraz dyskutując zagadnienia lotnicze na plenarnych Konferencyjach Komunikacji i Tranzytu (p. zwłaszcza na Sesji 3-ciej w r. 1927).

Ten krótki rzut oka na dotychczasową historję rozwoju prawa lotniczego wskazuje, że ta nowa gałąź prawa interesuje przedewszystkiem prawnika-internacjonalistę, że prawo lotnicze z natury swej wybiega poza granice jednego państwa i domaga się pilnie re-

glamentacji międzynarodowej. — To też, mówiąc za chwilę o formie norm obowiązujących prawa lotniczego, ze specjalną uwagą zajmemy się umowami międzynarodowymi i ich przygotowaniem w interesującym nas przedmiocie.

## 2. FORMA (STRONA ZEWNĘTRZNA) NORM OBOWIĄZUJĄCYCH

Normy obowiązujące prawa lotniczego wyrażają się przede wszystkim, rzecz prosta, w postaci ustaw i rozporządzeń wewnątrzno-państwowych. — W okresie czasu z przed Wielkiej Wojny ustawodawstwo lotnicze, również o ile chodzi o normy wewnątrzno-państwowe, było ledwo że zapoczątkowane. Ustaw w ścisłym tego słowa znaczeniu nie było, tu i owdzie napotykamy na rozporządzenia porządkowe, jak we Francji dekrety z 21 listopada 1911 i 17 grudnia 1913 oraz cyrkularz w sprawach celnych z r. 1909, — w Niemczech rozporządzenie z r. 1910 dla prowincji Brandenburskiej i Królestwa Pruskiego i t. d. Co się tyczy projektów ustawodawczych, to w obu wyżej wymienionych państwach projekty takie były przedłożone Parlamentom (we Francji projekt z 7 maja 1913 r., w Niemczech projekt z r. 1913 przyjęty przez Radę Związkową i przekazany Parlamentowi w r. 1914), nie doczekały się jednak uchwalenia z racji wybuchu wojny.

Po wojnie ustawodawstwo wewnątrzno-państwowe zyskuje znakomicie na rozwoju, i w ciągu ostatnich lat dziesięciu w każdym prawie państwie ukazują się wewnętrzne ustawy lotnicze.

W Polsce jest nią Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 14 marca 1928 o prawie lotniczym (Dz. Ust. nr. 31, poz. 249). Rozporządzenie to, podobnie jak większość norm ustawodawczych z zakresu prawa lotniczego, zawiera przepisy zarówno prawa publicznego, jak prywatnego (rozdzielenie i przykłady p. niżej) ustala kompetencje (Minister Komunikacji jako zwierzchnik lotnictwa cywilnego), zleca przepisom wykonawczym załatwienie szeregu spraw z zakresu organizacji lotnictwa. — Rozporządzenie z 14 marca 1928, z mocą ustawy, dało legalną podstawę do uregulowania szeregu spraw lotniczych nie cierpiących zwłoki. — To też niebawem widzimy w Dzienniku Ustaw szereg rozporządzeń wydanych w wykonaniu Rozporządzenia zasadniczego z 14 marca. Oto ich przedmiot:

a) o księgach pokładowych oraz o sposobie ich zakładania i prowadzenia (Dz. Ust. nr. 77/28, poz. 688);

b) o przepisach sanitarnych, higienicznych i ratowniczych, dotyczących żeglugi powietrznej. (Dz. Ust. nr. 95/28, poz. 842);

c) o składzie załogi statku powietrznego, zakresie obowiązków służbowych załogi i rejestrze pilotów (Dz. Ust. nr. 1/29, poz. 6) ;

d) o trybie postępowania administracyjnego w przedmiocie umieszczania przyrządów i znaków szczególnych dla potrzeb żeglugi powietrznej na nieruchomości własności publicznej i prywatnej (Dz. Ust. nr. 1/29, poz. 7) ;

e) o publicznych wzlotach pokazowych statków powietrznych (Dz. Ust. nr. 1/29, poz. 8 i 71/29, poz. 536) ;

f) o sygnalizacji lotniczej i lotniczych znakach naziemnych (Dz. Ust. nr. 1/29, poz. 9) .

g) o przepisach bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych (Dz. Ust. nr. 1/29, poz. 10) ;

h) o sposobie badania i wymaganych warunkach stanu zdrowia kandydatów na członków załogi statków powietrznych, o zakresie egzaminów teoretycznych i praktycznych, o składzie komisji egzaminacyjnej i zakresie uprawnień wpływających ze świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) oraz o warunkach udzielenia tudzież cofnięcia i terminach ważności licencji (Dz. Ust. nr. 35/29, poz. 327) ;

i) o zarządzeniu wylądowania lub wstrzymania odlotu statków powietrznych (Dz. Ust. nr. 56/29, poz. 445) ;

j) o lotniczej służbie łączności i meteorologicznej (Dz. Ust. nr. 59/29, poz. 459) ;

k) o lotniczej służbie radjoelektrycznej oraz o używaniu aparatów radjotechnicznych na pokładzie statków powietrznych (Dz. Ust. nr. 59/29, poz. 460) ;

l) o przypadkach, w których statki powietrzne mogą korzystać z lotnisk, hangarów, urządzeń lotniczych i materiałów pędnych oraz z pomocy odnośnego personelu lotniczego, jakoteż o sposobie wynagrodzenia za to korzystanie (Dz. Ust. nr. 59/29, poz. 461) ;

m) o systemie znaczenia statków powietrznych i sposobie umieszczania na nich znaków (Dz. Ust. nr. 59/29, poz. 462) ;

n) o przylocie do Polski i przelocie przez Polskę obcych statków powietrznych (Dz. Ust. nr. 59/29, poz. 463) .

Wreszcie szlaki powietrzne, wyznaczone do lotu ponad obszarem Państwa, oraz lotniska otwarte dla żeglugi powietrznej zagranicznej i krajowej podaje Monitor Polski w numerze 220/29, poz. 514.

Rozporządzeniu z 14 marca 1928 zarzucić można niedogodne może zmieszanie materij prawa publicznego z materjami prawa prywatnego ze szkodą dla tych ostatnich, potraktowanych mniej szczegółowo i niejako drugoplanowo (artykułów 21 na ogólną liczb-

bę 86), nie da się jednak zaprzeczyć, że Rozporządzenie powyższe stworzyło wreszcie możliwość uporządkowania stanu prawnego w lotnictwie, regulowanego przedtem doraźnymi okólnikami, lub urywkowymi przepisami dawnych ustawodawstw (np. dla b. zaboru rosyjskiego art. 113 Kodeksu Karnego r. 1903).

Zresztą od braków nie są wolne i ustawy innych państw. Ustaw tych, po wojnie, jak powiedzieliśmy wyżej, wyszło bardzo wiele. Przytoczymy tu najważniejsze:

1. W Anglii — akt (Air Navigation Act) z 23 grudnia 1920.
2. W Argentynie — dekrety z 4 września 1925 i 30 lipca 1926.
3. W Austrii — ustawa z 10 grudnia 1919.
4. W Belgii — ustawa z 16 listopada 1919.
5. W Brazylii — dekret z 22 lipca 1925.
6. W Bułgarii — ustawa z 23 lipca 1925.
7. W Czechosłowacji — ustawa z 8 lipca 1925.
8. W Chili — dekret z 17 października 1925.
9. W Danii — ustawa z 1 maja 1923.
10. W Estonii — ustawa z 8 marca 1923.
11. We Francji — ustawa z 31 maja 1924.
12. W Finlandii — ustawa z 15 maja 1923 r.
13. W Hiszpanii — dekret z 25 listopada 1919.
14. W Holandii — ustawa z 30 kwietnia 1926.
15. W Japonii — ustawa z 28 kwietnia 1921.
- 15a. W Jugosławii — ustawa z 22 lutego 1928.
16. W Kolumbii — dekret z 15 marca 1920.
17. Na Litwie — dekret z 10 grudnia 1921.
18. Na Łotwie — ustawa z 7 czerwca 1926.
19. W Niemczech — ustawa z 1 sierpnia 1922.
20. W Norwegii — ustawa z 7 grudnia 1923.
21. W Portugalii — dekret z 27 kwietnia 1927.
22. W Sjamie — ustawa z r. 1922.
23. W Stanach Zjednoczonych — akty z 1926 i 1927.
24. W Szwajcarii — dekret z 27 stycznia 1920.
25. W Szwecji — przepisy z 28 grudnia 1922.
26. Na Węgrzech — dekrety z 30 grudnia 1922, 22 lutego 1924.
27. We Włoszech — akty z 20 sierpnia 1923 i 11 stycznia 1925.
28. W Z. S. R. R. — dekret z 17 stycznia 1921.

Zastanowienie się nad mnogością powyższych tekstów ustawowych oraz zwrócenie uwagi na ich daty prowadzi do wniosku o niezwykle silnych tendencjach rozwojowych powojennego ustawodawstwa lotniczego. Jeżeli pomyślimy, że do tych wszystkich ustaw należało wydać i wydano obszerne przepisy wykonawcze i regulami-

nowe, jasnem jest, że dzisiejsze porównawcze ustawodawstwo lotnicze nie pomieściłoby się w kilku nawet tomach.

Powiedzieliśmy jednak wyżej, że zagadnienia prawne lotnicze wymagają z natury rzeczy reglamentacji międzynarodowej. Przyjrzyjmy się zatem poczynaniom kodyfikacyjnym odnośnie do lotnictwa na terenie międzynarodowym.

Zacznijmy od obowiązujących konwencji gromadnych:

Pierwszą co do czasu konwencją jest zawarta w Paryżu 13 października 1919, Konwencja o żegludze powietrznej. Dotyczy ona zagadnień prawa lotniczego publicznego, dążąc do międzynarodowego ustalenia zasadniczych pojęć, wysuniętych przez żeglugę powietrzną, jak suwerenność co do przestrzeni powietrznej, narodowość statków powietrznych, określenie ich, etc. Konwencja ta powołuje do życia stałą Komisję (t. zw. Cima-Commission internationale de Navigation Aérienne), mającą na celu ujednostajnienie wykonywania Konwencji i opracowywanie szeregu kwestyj technicznych, tembardziej że sam tekst Konwencji nie jest wprawdzie długi (43 artykuły), ale zato figuruje przy niej 8 aneksów technicznych. Przepisy Konwencji były już dwukrotnie rewidowane, poraz pierwszy w 1920 r., gdy przyjęto nową redakcję art. 5 i 34 (te poprawki weszły już w życie), poraz drugi w czerwcu 1929, gdy w związku z zamiarami Niemiec przystąpienia do Konwencji, poddano rewizji jej artykuły 3, 5, 7, 15, 34, 41, 42 (te ostatnie poprawki dotychczas w życie nie weszły).

Konwencja r. 1919 obowiązuje dziś w stosunkach między 26 państwami. Są to następujące państwa: Australja, Południowa Afryka, Belgja, Wielka Brytanja, Bułgarja, Chili, Czechosłowacja, Danja, Francja, Grecja, Holandja, Indje, Irlandja, Japonja, Jugosławja, Kanada, Persja, Polska, Portugalja, Rumunja, Terytorjum Saary, Sjam, Szwecja, Urugwaj, Włochy, Nowa Zelandja.

Państwa, związane Konwencją r. 1919, dopuszczają wzajemnie przylot i przelot swych statków powietrznych.

Konwencja r. 1919, pomimo swych zamiarów uniwersalnych, nie objęła niestety, jak widzieliśmy, wszystkich państw świata. Nie uważano jej zapewne za wystarczającą, bo oto widzimy ostatnio inne środki gromadnych porozumień lotniczych.

Mamy na myśli najpierw Konwencję ibero-amerykańską, podpisaną w Madrycie 1 listopada 1926, — a przejętą przez państwa następujące (z zastrzeżeniem ratyfikacji): Argentyna, Boliwja, Brazylja, Chili, San Domingo, Ekwador, Gwatemala, Hiszpanja, Honduras. Kolumbja, Kosta-Rika, Kuba, Meksyk, Nikaragua, Paragwaj, Peru, Portugalja, San Salvador, Venezuela.

Dotychczas ratyfikowały ją: Argentyna, Boliwia, San Domingo, Gwatemala, Hiszpania, Kosta-Rika, Meksyk i Paragwaj.

Konwencja ibero-amerykańska (t. zw. Ciana) powtarza naogół prawie wszystkie postanowienia Konwencji paryskiej z r. 1919. Przewiduje ona również stałą Komisję, czuwającą nad wykonaniem jej postanowień.

Wreszcie trzecią wielką konwencją gromadną jest podpisana w Hawanie 20 lutego 1928 r. Konwencja panamerykańska o żegludze powietrznej handlowej. Podpisały ją państwa następujące: Argentyna, Boliwia, Brazylja, Chili, San Domingo, Ekwador, Gwatemala, Haiti, Honduras, Kolumbia, Kosta-Rika, Kuba, Meksyk, Nikaragua, Panama, Paragwaj, Peru, San Salvador, Stany Zjednoczone Ameryki, Urugwaj, Venezuela.

Konwencja ta w życie dotychczas nie weszła.

Konwencja panamerykańska, zasadniczo poświęcona tym samym zagadnieniom co Ciana i Ciana, t. j. prawu lotniczemu publicznemu, nie we wszystkich postanowieniach jest z nimi zgodna. Odmiennie często pojęcia prawne i potrzeby życiowe nowego kontynentu wywołały inne redakcje postanowień, np. w zakresie definicji narodowości statków powietrznych. (Art. 7 Konwencji paryskiej, art. 8 Konwencji panamerykańskiej).

Porównanie państw należących do trzech wyżej wymienionych związków przekonywa, że są jeszcze państwa i to bardzo ważne, (np. Niemcy), które nie należą do żadnych z tych organizacji. Jak uregulowały zatem one swoje stosunki zagraniczne w zakresie żeglugi powietrznej? — Znalazły one sposób wyjścia w formie umów dwustronnych, które zawierają z sąsiadami i państwami trzeciemi. Niemcy np. zawarły już umowy następujące: ze Szwajcarią 14 września 1920, z Holandją 24 lipca 1922, z Danją 21 kwietnia 1923, z Austrią 19 maja 1925, ze Szwecją 29 maja 1925, z Czechosłowacją 22 stycznia 1927, z Francją 22 maja 1926, z Włochami 20 maja 1927, z Wielką Brytanią 29 czerwca 1927, z Hiszpanią 9 grudnia 1927, z Norwegią w roku 1929, z Polską 28 sierpnia 1929. Podobnie postąpiły Szwajcaria, Austria i inne państwa, znajdujące się w analogicznej sytuacji prawnej, t. j. nienależące do umów gromadnych.

Jednakowoż opisany wyżej stan rzeczy wywołuje słuszny niepokój. Skoro istnieje równoległe kilka ośrodków prawa lotniczego, wytworzyć się mogą z czasem różnolite zasady prawne, w zakresie najbardziej zasadniczych pojęć żeglugi powietrznej, wpływając w konsekwencji hamującą na jej rozwój. To też wysiłki najstarszej organizacji, paryskiej Ciana'y idą w kierunku rozszerzenia jej na

dalsze państwa. Przedewszystkiem pragnęłaby Cina widzieć w swem gronie Niemcy. Te ostatnie wahają się z przystąpieniem, gdyż kilka postanowień Konwencji paryskiej, dotąd w mocy będących (zwłaszcza art. 34) czyni rozróżnienie między państwami byłej Ententy i nentralnemi, a byłemi państwami Centralnemi (np. w kwestji warunków przystąpienia, miejsc w stałej komisji etc.). Stąd pewne animozje Niemiec w stosunku do Cina'y. W ostatnim roku zdecydowały się wszakże Niemcy wszcząć rokowania nad przystąpieniem do Cina'y, formułując jednak szereg zastrzeżeń i poprawek, od których wprowadzenia do Konwencji uzależniają swe przystąpienie. Dla przedyskutowania wniosków niemieckich zwołana została w czerwcu r. 1929 w Paryżu specjalna sesja Cina'y, na którą zaproszono i inne poza Niemcami państwa nienależące dotąd do organizacji paryskiej (zwłaszcza Stany Zjednoczone Ameryki, Szwajcarję, i Hiszpanję). Zjechały się 43 państwa, które po tygodniowych obradach (10—15 czerwca) zaproponowały zmiany artykułów 3, 5, 7, 15, 34, 37, 41 i 42 Konwencji. Niedaleka przyszłość pokaże, czy poprawki te okażą się żywotne, czy wejdą one w życie, i czy pociągną za sobą uniwersalizację Konwencji Paryskiej z r. 1919?

Umowy lotnicze prawa publicznego zastrzegają zazwyczaj, że ustanawianie linii komunikacji powietrznej (międzynarodowych) wymaga jeszcze układów dodatkowych, (często poprostu resortowych, jako, że przy tych układach wchodzi w grę zagadnienia techniczne, koncesyjne i inne). Układów takich liczymy już dziś bardzo wiele, odpowiednio do rozwijającej się stale międzynarodowej sieci komunikacji powietrznej.

Mówiliśmy dotychczas wyłącznie o umowach prawa publicznego. Z kolei zastanowić się trzeba nad tem, co dotychczas zrobiono w lotnictwie w dziedzinie prawa prywatnego<sup>1)</sup>. Uregulowaniem prawa prywatnego lotniczego na terenie międzynarodowym zajęła się poraz pierwszy Konferencja Paryska r. 1925, która pod nazwą I Conférence internationale de droit privé aérien obradowała od 27 października do 6 listopada. Prace Konferencji poszły w dwóch kierunkach. Z jednej strony zajęła się ona dyskusją nad projektem umowy o odpowiedzialności kontraktowej w lotnictwie, t. j. odpowiedzialności przewożącego powietrzem w stosunku do pasażerów, właścicieli ładunku i t. d., z drugiej strony miała Konferencja wypracować metodę i organizację dalszej systematycznej pracy nad prawem prywatnem lotniczem. Z pierwszego zadania wywiązała się

<sup>1)</sup> Szczegółowy zakres obu pojęć, prawa publicznego i prawa prywatnego w lotnictwie, p. w rozdziale następnym „Treść norm obowiązujących”.



Konferencja w ten sposób, że dnia 6 listopada przedstawiciele 40 państw przyjęli projekt Konwencji o odpowiedzialności przewożącego przy przewozach międzynarodowych na samolotach. Zauważmy zaraz, że projekt ten nigdy nie stał się tekstem obowiązującym, jako, że w r. 1927 na sesji plenarnej Komitetu ekspertów prawa prywatnego lotniczego, powołanego do życia na zasadzie uchwał Konwencji Paryskiej, o którym niżej podamy szczegóły, uznano za pożądane sfuzjonowanie tego projektu Konwencji z innym, a mianowicie z projektem, dotyczącym listu przewozowego lotniczego, który opracowywany był przez Komitet ekspertów.

Wspomniany Komitet ekspertów jest organizacją, którą powołały do życia uchwały Konferencji Paryskiej r. 1925 dla przygotowania projektów konwencji w zakresie prywatnego prawa lotniczego. Komitet na pierwszej sesji w Paryżu w r. 1926 ustalił listę tematów studjów i zorganizował się w postaci 4 komisji, zajmujących się następującymi sprawami: a) Komisja 1 — sprawy własności, hipoteki etc.; b) Komisja 2 — sprawy przewozów, odpowiedzialności kontraktowej, asekuracji etc., c) Komisja 3 — sprawy odpowiedzialności wobec osób trzecich na powierzchni etc.; d) Komisja 4 — sprawy stanowiska prawnego komendanta statku powietrznego, załogi etc. — Sekretariat Generalny Komitetu ekspertów mieści się w Paryżu, tam też zasadniczo zbierają się komisje. Wyniki prac komisji referowane są na plenum, które zbiera się raz do roku. Projekt, przyjęty na plenum, przekazywany jest rządowi francuskiemu, który podejmuje kroki, celem zwołania następnie Konferencji międzynarodowej (dyplomatycznej) prawa prywatnego lotniczego. Konferencja ta, o ile przyjmie projekt, zamienia go w obowiązującą Konwencję.

Do organizacji Komitetu ekspertów, nazwanego od pierwszych liter słów tytułu — Citeja (Comité international technique d'experts juridiques aériens) należy dziś 31 państw, mianowicie: Argentyna, Austria, Belgja, Brazylja, Czechosłowacja, Wielka Brytania, Danja, San-Domingo, Egipt, Francja, Grecja, Gwatemala, Hiszpanja, Holandia, Japonja, Jugosławja, Kolumbia, Litwa, Luksemburg, Meksyk, Niemcy, Peru, Polska, Rumunja, Szwajcarja. Szwecja, Turcja, Węgry, Włochy, Z. S. R. R. i nareszcie w charakterze obserwatora Stany Zjednoczone Ameryki.

W ciągu swej trzyletniej zgórą działalności, Komitet (nie licząc prac rozpoczętych i jeszcze nie ukończonych) wykończył projekt Konwencji o liście przewozowym lotniczym i o odpowiedzialności przewożącego powietrzem, który uchwalił na plenarnej sesji w Madrycie w r. 1928 i, stosownie do regulaminu, przekazał Rządowi

francuskiemu. Rok z górą dzieli wspomnianą sesję madrycką od zebrania się II. Konferencji Międzynarodowej (dyplomatycznej) prawa prywatnego lotniczego, która stosownie do zaproszenia Rządu polskiego, wyrażonego na Konferencji 1925 r. odbyła się w Polsce, a mianowicie w Warszawie w dniach od 4 października do 12 października 1929 i na której projekt Citeja'a zamieniony został w Konwencję, noszącą nazwę: Konwencje dotyczące ujednostajnienia niektórych zasad odnoszących się do przewozu lotniczego. Tę pierwszą Konwencję międzynarodową z zakresu prawa prywatnego lotniczego podpisało zaraz 13 państw, mianowicie: Austria, Australia, Południowa Afryka, Brazylja, Wielka Brytania, Danja, Francja, Niemcy, Jugosławja, Luksemburg, Polska, Szwajcaria, Włochy. — Inne państwa mogą, o ile brały udział w Konferencji Warszawskiej, złożyć swój podpis do dnia 31 stycznia 1930 r., — poza tem konwencja otwarta do adhezji.

Dalsze prace Citeja'y są w toku, i spodziewać się należy, że niebawem dalsze konwencje, wypracowane w jej gronie, przedstawione zostaną do zaakceptowania rządom i parlamentom.

### 3. TREŚĆ NORM OBOWIĄZUJĄCYCH

Na wstępie rozważań nad treścią norm obowiązujących prawa lotniczego oraz ich klasyfikacją odpowiedzieć należy na pytanie, Czy i z jakich działów nauk prawnych mogło prawo lotnicze zaczerpnąć przykłady i wzory do naśladowania? Mimowoli nasuwa się porównanie z prawem morskiem. Ale nie ono jedno nadaje się jako wzór do naśladowania. Mamy wszak w dziedzinie komunikacji i prawo kolejowe i prawo automobilowe. Który zatem z powyższych działów prawa wykazuje najwięcej podobieństwa z tendencjami rozwojowymi prawa lotniczego? — Otóż głębsze wniknięcie w przedmiot przekonywa, że żaden z wymienionych działów prawa nie może pretendować do supremacji przy opracowywaniu tematów prawa lotniczego. Wszystko zależy od danej konkretnej materji. Jeżeli w zakresie umowy o przewóz, odpowiedzialności kontraktowej, transportów kombinowanych — prawo kolejowe w postaci konwencji berneńskich i genewskich daje doskonały materiał i wzór do naśladowania, o tyle w zakresie prawa własności, hipotek, sytuacji prawnej personelu, raczej prawo morskie wykazuje podobieństwo sytuacji i pozwala na korzystanie ze swego doświadczenia. Tak samo w licznych kwestjach prawa publicznego, jak narodowość (prawo podnoszenia bandery), sytuacja statków powietrznych wojennych i t. p. ustalone zasady międzynarodowego prawa morskiego wydają się być najwłaściwszym wzorem do naśladowania.

Tem niemniej z analogji prawa morskiego korzystać należy niesłychanie ogłędnie, jako, że prawo morskie w porównaniu z innemi działami praw nie jest bynajmniej najbardziej metodycznym i logicznie usystematyzowanym działem. Wręcz przeciwnie, prawo morskie jest prawie wyłącznie prawem zwyczajowem, pełnem najrozmaitszych reminiscencyj i naleciałości, zgola zbyt wielu przykodyfikacji nowej zupełnie materji prawa lotniczego, w której można i należy stworzyć normy systematyczne, logiczne i metodyczne. N. p. pojęcie abandonu prawa morskiego, lub pożyczki bodmeryjnej czyż byłoby pożyteczne stosować w prawie lotniczem? — Sądzymy, że nie. Dalej między prawem morskiem a prawem lotniczem zachodzi ta ogromna różnica, że statek morski, w porównaniu ze statkiem powietrznym przedstawia kolosalną wartość, że więc zasady prawa morskiego obciążania w wielu wypadkach odpowiedzialnością samego statku, a chociażby jego pozostałości (por. ratownictwo, hipoteki), nie da się analogicznie zastosować w prawie lotniczem. — Wreszcie prawo automobilowe. Odgrywa ono mniejszą rolę przy poszukiwaniu porównań i zestawień, raz dlatego, że wogóle samo mało jest usamodzielnione, i po drugie ze względu na swój ograniczony zakres.

Tem nie mniej pewne pojęcia prawa automobilowego, n. p. jeżeli chodzi o zagadnienie asekuracji, czy zagadnienie odpowiedzialności za wypadki w stosunku do osób trzecich — mogą stanowić pozytywne wskazówki przy opracowywaniu odnośnych norm prawa lotniczego. Rzecz oczywista i nie wymagająca uzasadnienia, że powszechnie uznane i stosowane zasady prawa cywilnego, karnego, administracyjnego etc. wchodzić jako normalne i obowiązujące elementy do tworzącego się prawa lotniczego. Powyższe rozumowania prowadzą do wniosku, że wprowadzić prawo lotnicze winno korzystać (i w rzeczywistości korzysta) z wypróbowanych przykładów innych działów prawa, to jednak nie powinno trzymać się ich niewolniczo, powinno żłobić sobie własną drogę rozwoju, — korzystając z doświadczeń, ale korzystając krytycznie.

Przechodząc teraz do klasyfikacji norm prawa lotniczego, podzielimy je na normy prawa prywatnego i normy prawa publicznego, Ten klasyczny podział, aczkolwiek nieraz przez oryginalne umysły krytykowany, spełnia, zdaniem naszym, do dziś dnia swe zadanie właściwego porządkowania pojęć i instytucyj prawnych. Nowej specjalnej definicji dla celów prawa lotniczego nie wymaga też on zgola.

Listę zagadnień, wchodzących w zakres prawa prywatnego lotniczego, ujęły trafnie rezolucje Citeja'y mianowicie, gdy na

pierwszej sesji w Paryżu w r. 1926 wypracowywano program prac. — Według klasyfikacji Citeja'y prawo lotnicze obejmuje następujące kwestje: narodowości statków powietrznych, rejestru aeronautycznego, własności, współwłasności, ustanowienia ich i przekazywania, prawa rzeczowego, hipotek, przywilejów, aresztów, organizacji przewozów (przewozy handlowe, turystyka, etc.), listu przewozowego, odpowiedzialności przewoźcego względem wysyłających towary i względem pasażerów, wyrzucenia ładunku i wielkiej awarii, wynajmu statków powietrznych, szkód, i odpowiedzialności względem osób trzecich (lądowanie, zderzenie, wyrzucenie), granic odpowiedzialności (ograniczenie ryczałtowe, abandon), ubezpieczeń, położenia prawnego komendanta i załogi, wypadków personelu i ubezpieczenia, położenia pasażerów, ustawodawstwa właściwego dla aktów i czynów zachodzących na pokładzie statku powietrznego.

Niektóre z wymienionych wyżej kwestyj mogłyby się na pierwszy rzut oka przedstawiać jako zagadnienie prawa publicznego — n. p. narodowość, rejestr statków powietrznych, położenie prawne komendanta i personelu. Tak jednak nie jest i prace dotychczasowe Citeja'y przekonują dowodnie o chęci nie mieszania się do zagadnień prawa publicznego, a jeżeli tytuły jak wyżej, znalazły się w wykazie Citeja'y, to chodziło jedynie o stronę prywatno-prawną danych zagadnień, a nie o ich wyczerpujące, z każdego punktu widzenia, potraktowanie. N. p. gdy chodzi o rejestr aeronautyczny, powstaje pytanie, czy jeden i ten sam rejestr ma służyć celom prawa publicznego i prywatnego, t. j. zawierać dane o prawie własności i jego dalszem przechodzeniu, o obciążeniach i t. p.? Są to oczywiste kwestje prawa prywatnego. Tak samo gdy chodzi o sytuację prawną komendanta, ma się na myśli zakres jego uprawnień z tytułu ustawowej reprezentacji właściciela statku powietrznego i t. d. na wzór podobnych uprawnień kapitana statku podczas żeglugi morskiej.

Wzmiankowaliśmy wyżej o organizacji i pracach Citeja'y — teraz widzimy program tych prac — gdy zostaną wykonane i projekty zamienią się w obowiązujące konwencje międzynarodowe — prawo prywatne lotnicze stanie się rzeczywistością.

W ustawach wewnątrzno-krajowych te same mniej więcej sprawy podlegają uregulowaniu, a ponieważ ustawy wewnętrzne wyprzedziły konwencje międzynarodowe, przeto w ustawach spotykamy już pozytywne ustosunkowanie się do każdego z odnotowanych wyżej tematów. Zauważymy nawiasem, że większość dotyczących ustaw traktuje łącznie o prawie lotniczem publicznem i prywatnem, skąd nieraz wynika pomieszczenie tematów.

W polskiej ustawie (Rozporządzenie z 14 marca 1928) art. 12 mówi o rejestrze w sposób stwarzający możność zużytkowania go także dla celów prawa prywatnego, przez co osiągałoby się system jedyne go rejestru, wygodniejszy i praktyczniejszy, zdaniem naszym, aniżeli system prowadzenia dwóch rejestrów, — jednego dla celów prawa publicznego, drugiego dla celów prawa prywatnego. Hipoteki lotniczej ustawodawca polski nie wprowadził; w prawie porównawczem jest ona znana, w ustawodawstwie Francji i Włoch. Art. 43 dotyczy do pewnego stopnia położenia prawnego pasażerów, gdy mówi, że urodzenia i zgony, jakieby się wydarzyły na statku powietrznym podczas lotu, będą zarejestrowane, w księdze pokładowej przez osoby zobowiązane do jej prowadzenia i w najbliższym miejscu lądowania podane do wiadomości właściwych władz Państwa Polskiego, bądź konsula polskiego, stosownie do tego gdzie nastąpiło lądowanie. Cały dział IX (art. 47—51) poświęcony jest zagadnieniom prawa prywatnego, traktuje bowiem o Przewozach. Jest tam mowa o dowodzie zawarcia umowy, o bilecie, kwicie bagażowym, liście przewozowym, treści ich, zasadzie obowiązku uskutecznienia przewozu przez przedsiębiorstwo lotnicze (poza wyjątkami przewidzianymi w ustawie). — W dziale XI, o Prawie właściwym dla statków powietrznych, czytamy, że prawa rzeczowe, dotyczące statku powietrznego ocenia się według prawa, obowiązującego w miejscu zarejestrowania statku (art. 57), oraz, że czynności prawne, zdziałane na statku powietrznym w czasie żeglugi, uważa się za zdziałane w miejscu, w którym statek jest zarejestrowany (art. 58). Dział XII (art. 59—71) traktuje o odpowiedzialności. Ważny ten dział, zdaniem naszym, zaniedbał niektórych istotnych i zasadniczych rozróżnień. Przedewszystkiem nie podzielił on zagadnień na dwie logicznie wyodrębniające się kwestje — odpowiedzialności wobec osób związanych z właścicielem (przewożącym) umową przewozu, i odpowiedzialności wobec osób trzecich na powierzchni. Również przez wprowadzenie w art. 60, jako powodów ekskulacji, siły wyższej oraz okoliczności, że przedsięwzięto wszelkie możliwe środki dla uniknięcia wypadku czyni się odpowiedzialność właściwie iluzoryczną, co zwłaszcza do osób trzecich na powierzchni, nie mających nic wspólnego z przewozem, bynajmniej nie jest sprawiedliwe. — W projektach Citeja'y eksperci zajęli stanowisko bardziej dla przewożącego surowe, zwłaszcza o ile chodzi o osoby trzecie na powierzchni, gdzie wprowadzili na ich korzyść zasadę odpowiedzialności obiektywnej (ryzyka profesjonalnego) po stronie właściciela statku powietrznego (przewożącego). — Odpowiedzialność przedsiębiorcy jest w polskiej ustawie,

(podobnie jak w projekcie Citeja'y o ile chodzi o odpowiedzialność kontraktową), ograniczona do maksymalnej sumy 25 tysięcy złotych na podróżnego za śmierć lub uszkodzenie cielesne. Według konwencji warszawskiej suma ta dla przewozów międzynarodowych jest wyższa, bo wynosi fr. fr. 125 tysięcy. Umowy, mające na celu zwolnienie przedsiębiorcy od odpowiedzialności, lub zmniejszenie jej poniżej ustawowej granicy są nieważne. — Natomiast wyższa odpowiedzialność może być ustalona w drodze umowy (analogicznie w Konwencji Warszawskiej). Podobnie jest ujęta sprawa odpowiedzialność za przewóz ładunków, t. j. towarów i bagażu (odpowiedzialność ograniczono do 200 złotych za przesyłkę). — Wreszcie, spotykamy przepisy o przedawnieniu roszczeń, dla których ustawa przewiduje specjalny krótszy, dwuletni termin przedawnienia, oraz przepisy o forum właściwym, stojącym do dyspozycji zgłaszającego roszczenie. — Będą to — sąd miejsca stałej siedziby właściciela (przedsiębiorcy), sąd miejsca, gdzie szkoda powstała, sąd miejsca zawarcia umowy o przewóz, sąd miejsca odbioru przesyłki.

Porównanie listy tematów prawa prywatnego lotniczego, opracowanej przez Citeja'e, z artykułami ustawy polskiej, zajmującymi się prawem prywatnym lotnictwem, wskazuje, że zaledwo częśćka tego działu prawnego została w Polsce ujęta w przepisy ustawowe. Jako najważniejszą kwestję nie uregulowaną uważamy zagadnienie przymusowej asekuracji, rozumiejąc pod tem nie asekurację podróżnego, czy ładunku, ale asekurację statku powietrznego, czy przedsiębiorstwa. Bez takiej obowiązkowej, przymusowej, asekuracji niemożliwe będzie dla przedsiębiorstw lotniczych, które długo może jeszcze nie będą przedsiębiorstwami rentownymi, sprostać ciężarom odpowiedzialności finansowej, gdyby wypadki zdarzały się częściej. — Idea przymusowej asekuracji znana jest w literaturze prawa lotniczego, szeroko dyskutowana i naogół uznawana. Istnieje państwo, które wprowadziło ideę powyższą pozytywnie w życie, jest niem Szwajcaria (Dekret z 27 stycznia r. 1920).

Dla prawa lotniczego publicznego nie mamy do dyspozycji listy podobnej do wypracowanej przez Citeja'e, a która pozwoliłaby nam na plastyczne zdanie sobie sprawy z zakresu omawianego zagadnienia.

Będziemy musieli zatem wziąć za przewodnika przepisy Konwencji paryskiej z r. 1919 o żegludze powietrznej i według nich rozważyć najważniejsze punkty zagadnienia.

Pierwszym takim kapitalnym punktem to kwestja t. zw. suwerenności powietrznej (*souveraineté de l'air*). Konwencja paryska przyjęła w pierwszym swem postanowieniu (art. 1 ust. 1) zasadę, że

suwerenność Państwa rozciąga się na powierzchnię atmosferyczną ponad jego terytorjum. Ta sama zasada figuruje w art. 1 polskiej ustawy lotniczej („Zwierzchnictwo nad przestrzenią powietrza w granicach całego państwa z włączeniem wód terytorjalnych należy do Rzeczypospolitej Polskiej”). Większość ustawodawstw współczesnych hołduje tejże zasadzie.

W pierwszych latach XX wieku w doktrynie i w niektórych uchwałach organizacji międzynarodowych prawniczy punkt wyjścia i zasady były odmienne. Proklamowało się zasadę wolności powietrza (*l'air est libre*), idąc za wzorem tezy o wolności mórz. N. p. Instytut Prawa Międzynarodowego na sesji w Gandawie w r. 1906 przyszedł do następującego sformułowania interesującej nas zasady: „*L'air est libre. Les Etats n'ont sur lui en temps de paix et en temps de guerre que les droits nécessaires à leur conservation*”. (Powietrze jest wolne. Państwa, zarówno w czasie pokoju jak w czasie wojny, mają co do niego tylko te prawa, które są niezbędne dla ich nietykalności). — Czasami zagadnienie samej zasady wolności powietrza oddzielano od zagadnienia komunikacji lotniczej i osiągnano w ten sposób teksty bardziej złożone, stanowiące z jednej strony o swobodzie komunikacji, a z drugiej przewidujące restrykcje wynikające ze środków, jakie mogą przedsięwziąć Państwa, nad którymi odbywa się przelot. *Comité juridique international de l'Aviation* tak właśnie formułował swe tezy na sesji w Paryżu w r. 1911: „*La circulation aérienne est libre, sauf le droit pour les Etats sous-jacents de prendre certaines mesures à examiner, en vue de leur propre sécurité et de celles des personnes et des biens de leurs habitants*” (Komunikacja powietrzna jest wolna; z zastrzeżeniem dla Państw, nad którymi się przelatuje, prawa zarządzeń, wywołanych troską o ich własne bezpieczeństwo, jakoteż o bezpieczeństwo osób i majątku ich mieszkańców). W epoce powojennej rozwój poszedł po linii silnego zaakcentowania suwerenności Państwa terytorjalnego nad strefą powietrzną, — przykłady podaliśmy wyżej. Są jednak i dziś ustawodawstwa, które skłaniają się do początkowej zasady wolności powietrza, najczęściej z zastrzeżeniami, podobnymi do tych, które napotkaliśmy w sformułowaniu *Comité juridique international de l'Aviation*. — N. p. ustawa niemiecka z 1922 r. stanowi w art. 1: „*Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz und die zu seiner Ausführung erlassenen Anordnungen beschränkt ist*”. (Korzystanie z powietrza przez statki powietrzne jest wolne chyba, że niniejsza ustawa lub wydane ku jej wykonaniu przepisy wolność tę ograniczają).

Zagadnienie poruszone przez nas na tem miejscu nie ogranicza się do dyskusji teoretycznej, ale posiada odnośne znaczenie praktyczne. Jeżeli stanie się na stanowisku suwerenności powietrznej, komunikacja międzynarodowa lotnicza możliwa jest wyłącznie na podstawie zawartej pomiędzy Państwami konwencji, dopuszczającej umownie przyloty i przeloty wzajemne, t. j. bez obrazy suwerenności. W konwencji paryskiej z r. 1919 znajdują się art. 2 i 15, które otwierają wzajemnie dla komunikacji przestrzenie powietrzne Państw związanych konwencją paryską. Z innemi Państwami zastępują konwencję paryską umowy dwustronne, o których już wyżej mieliśmy okazję mówić.

Przy stosowaniu Konwencji paryskiej nastęrczyły się dalsze trudności, mianowicie co do kwestji regularnych linii lotniczych. Powstało pytanie, czy wzajemne dopuszczenie do lotów i przelotów skutkuje również swobodę ustanawiania linii komunikacji lotniczej. Przepis ostatniego ustępu art. 15 nie jest dość wyraźny (*L'établissement des voies internationales de navigation aérienne est subordonné à l'assentiment des Etats survolés*). (Ustanawianie dróg międzynarodowych komunikacji lotniczej podporządkowane jest zgodzie Państwa, nad którem się przelatuje) i w praktyce stały się ze sobą dwie tezy. Jedna restryktywna, uzależniająca loty i przeloty na liniach komunikacyjnych od zezwolenia Państwa terytorjalnego, druga, uważająca zezwolenie to za potrzebne tylko wówczas, gdy na terenie tego Państwa zaprowadzoneby być miały stałe roboty i urządzenia. Tej ostatniej tezy broni zwłaszcza Anglja, większość Państw, w tej liczbie i Polska, a zwłaszcza Włochy i Belgja przychylają się jednak do tezy restryktywnej. Poglądy oddawna ściierające się z sobą doprowadziły wreszcie w Paryżu w czerwcu 1929 do pewnego kompromisu. Mianowicie przy opracowywaniu na sesji specjalnej Cina'y (p. wyżej) poprawek do konwencji z 1919 r. przyjęto następującą redakcję końcowego ustępu art. 15: „*Chaque Etat contractant pourra subordonner à son autorisation préalable l'établissement de voies internationales de navigation aérienne et la création et l'exploitation de lignes internationales régulières de navigation aérienne, avec ou sans escale, sur son territoire*” (Każde Państwo umawiające się władne jest uzależnić od swego uprzedniego zezwolenia ustanawianie dróg międzynarodowych żeglugi powietrznej, oraz tworzenie i eksploatację linii regularnych międzynarodowych żeglugi powietrznej, z lądowaniem lub bez lądowania, na swem terytorjum).



Zasada restryktywna zwyciężyła, nie zmusza się jednak zwolenników innej teorii do przymusowego stosowania w praktyce procedury zezwoleń.

Pozostawiając na boku powszechnie spotykane przepisy prawne o możliwości ustanawiania zon zakazanych, czasowem zamykaniu komunikacji lotniczej, etc., jako należące do przepisów porządku publicznego, nie wymagających głębszych rozważań, zająć się musimy z kolei nader ważną kwestją narodowości statków powietrznych.

W prawie lotniczem przyjęło się już powszechnie, na wzór prawa morskiego, pojęcie narodowości statku powietrznego (p. art. 6 Konwencji r. 1919 — art. 2 i 3 Polskiego prawa lotniczego). Ta kwestja zatem nie jest sporna, wątpliwości rozpoczynają się z chwilą, gdy potrzeba określić podstawę przyznania statkowi powietrznemu określonej narodowości. Konwencja z r. 1919 poszła w kierunku uzależnienia narodowości statku od obywatelstwa właściciela (czy właścicieli przy współwłasności) statku, a jeżeli chodzi o osoby prawne, nie tylko od narodowości danej spółki, lecz również od obywatelstwa większości członków zarządu, a nawet innych warunków danego ustawodawstwa wewnętrznego-państwowego (art. 7). — Ustawa polska (art. 10), oraz szereg innych ustaw naśladują przykład konwencji paryskiej. Przeciwno takiemu postawieniu sprawy zarysowała się jednak mocna opozycja. Są przede wszystkim Państwa (n. p. Chili, Kolumbja), które co do osób fizycznych właścicieli statków powietrznych stosują również kryterjum domicylu, bądź Państwa (Argentyna), które rejestrują u siebie każdy zagraniczny statek powietrzny przybyły na czas dłuższy ponad 4 miesiące (zasada terytorjalna). Poza tem wiele ustawodawstw nie zgadza się dla osób prawnych z temi warunkami, które przyjęła konwencja paryska. Na wspomnianej tu wielokrotnie sesji paryskiej Cina'y r. 1929 opozycja była tak silna, że zdołano przeprowadzić poprawkę, wprowadzającą na miejsce dawnego art. 7 konwencji r. 1919 tekst nowy, stanowiący tyle tylko, że każde Państwo ma prawo urządzić wedle swego uznania sprawę przyznawania narodowości statkom powietrznym (*L'immatriculation des aéronefs visés dans l' article précédant sera faite conformément aux lois et aux dispositions spéciales de chaque Etat Contractant*). — Rejestracja statków powietrznych, wskazanych w artykule poprzedzającym, dokonywać się będzie stosownie do ustaw i przepisów specjalnych każdego układającego się Państwa). Pozostał oczywiście w mocy art. 8 konwencji r. 1919, że statek powietrzny nie może być równocześnie zarejestrowany w dwóch Państwach. Jak jednak wybrnąć z ewentual-

nych przyszłych kolizyj ustawodawstw, skoro dopuściło się w artyku-  
le 7 do możliwości różnych podstaw prawnych dla określenia naro-  
dowości, — o tem zarówno nowa jak i stara redakcja konwencji  
milczą. A trudności praktyczne przy zbiegu zasad obywatelstwa  
i domicylu mogą łatwo wynikać.

Rozpatrzone przez nas wyżej kwestje są najważniejszymi zagad-  
nieniami prawnymi, jakie wynikają na tle Konwencji r. 1919. —  
Inne rzeczy — to konsekwencje porządku publicznego, lub zagad-  
nienia techniczne (certyfikaty, dyplomy, przepisy przy odlocie  
i przylocie, przewozy zakazane, itp.). — Teksty, zarówno między-  
narodowe jak i wewnętrzne (nie inaczej czyni i polska ustawa),  
muszą się niemi zajmować, jednak z punktu widzenia nauki prawa  
posiadają one interes i znaczenie drugorzędne. W polskiej ustawie  
(Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 14 marca 1928)  
sprawy te są ujęte pod następującymi tytułami: Władze żeglugi  
powietrznej oraz zakres ich działania, załogi statków powietrznych,  
lotniska i urządzenia pomocnicze, startowanie i lądowanie, przed-  
sięwzięcia lotnicze, postanowienia paszportowe i celne, postano-  
wienia karne. — Odnotujemy tylko ważny przepis art. 44, że zakła-  
danie i prowadzenie przedsiębiorstw lotniczych zarobkujących za  
pomocą statków powietrznych wymaga koncesji rządowej, — prze-  
pis ten ma niewątpliwie znaczenie przy ocenie rozważanego wyżej  
ustępu końcowego art. 15 konwencji paryskiej r. 1919.

W dotychczasowych rozważaniach pominęliśmy umyślnie jedną  
kwestję, teoretycznie niezmiernie interesującą, przy której styka się  
z sobą prawo prywatne i prawo publiczne. Chodzi o wzajemny  
stosunek prawa własności indywidualnej do prawa użytkowania  
powietrza jako rzeczy publicznej. Jeżeli z jednej strony pamiętać  
trzeba o zasadzie prawnej „Qui dominus est soli dominus est coeli  
et inferorum”, z drugiej strony jasnem jest, że bezwzględne stoso-  
wanie powyższej zasady prowadziłoby do uniemożliwienia wszel-  
kiej komunikacji powietrznej. — Wprawdzie wiele ustaw cywil-  
nych, w pierwszym rzędzie Kodeks Napoleona, przyjęły tę zasadę  
(art. 552 ust. 1 „Własność ziemi pociąga za sobą własność tego,  
co się znajduje nad i pod powierzchnią”), to jednak w prawie lotni-  
czem zasada ta musi ustąpić na rzecz wymagań dobra publicznego;  
niedopuszczającego sprzeciwiania się właścicieli gruntów komunika-  
cji powietrznej, oczywiście tak długo, jak długo ich interesy bezpo-  
średnie na szwank nie są narażone. Już niektóre nowsze kodeksy cy-  
wilne dają podstawę do ograniczeń w danym zakresie właścicieli  
gruntów, np. Kodeks cyw. niemiecki, który w § 905 stanowi: Prawo  
właściciela gruntu rozciąga się na przestrzeń ponad powierzchnią

i na ziemię pod powierzchnią. Właściciel nie może jednak zabronić oddziaływań przedsięwziętych na takiej wysokości lub w takiej głębokości, że nie ma interesu, aby je wykluczono (por. też par. 361 ust. 1 kodeksu cywilnego austriackiego w redakcji III Noweli z roku 1916). Ustawy lotnicze zajmują się oczywiście tem zagadnieniem ograniczenia prawa własności, oczywiście w interesie ustalenia zasady „wolności powietrza”. Polskie prawo lotnicze z 14 marca 1928 poświęca tej sprawie art. 2 ust. 2. Stanowi ono: „Żegluga w przestrzeni powietrznej nad obszarem Państwa jest dozwolona polskim statkom powietrznym”. Nie można powiedzieć, aby zasada „wolności powietrza” była dość jasno wyrażona w powyższym zdaniu, które możnaby czytać i komentować w zupełnym oderwaniu od zasad prawa cywilnego, do którego nie czyni właściwie żadnej aluzji. Toteż lepiej, zdaniem naszym, postąpił prawodawca francuski, dodając do ust. 1 odpowiedniego artykułu (19) u ustawie z 31 maja 1924, zredagowanego podobnie mniej więcej jak w prawie polskim, ustęp drugi, wyjaśniający rzecz całą przez przeciwstawienie. Mianowicie, obok ustępu 1 brzmiącego: „Statki powietrzne mogą poruszać się swobodnie ponad terytorjum francuskim”, czytamy następujący ust. 2: „Prawo statku powietrznego do przelatywania ponad własnością prywatną nie może być realizowane w takich warunkach, ażeby krępowało ono uprawnienia właściciela”.

Prawo lotnicze wymaga, jak widzimy, uzgodnienia i zharmonizowania dwóch idei — prawa własności i swobody przelotu. Prawo własności nie może przeszkodzić rozwojowi komunikacji lotniczej i unicestwić „wolności powietrza”, „wolność powietrza” nie może prowadzić do zaprzeczenia jednego z podstawowych, konstytucyjnie zagwarantowanych praw obywatela, t. j. prawa własności. — Ochroną i gwarancją prawa własności winna być tedy, przy uszanowaniu zasady „wolności powietrza”, surowa odpowiedzialność za szkody wyrządzone właścicielowi gruntu przez przeloty. Zasadę odpowiedzialności uznają tedy ustawy lotnicze, — w omówionych przez nas wyżej ustawach — będzie to art. 59 polskiego prawa lotniczego, sankcjonujący w danym wypadku odpowiedzialność nieograniczoną (w przeciwstawieniu do ograniczonej odpowiedzialności „kontraktowej”), a w ustawie francuskiej — art. 53 oparty na idei ryzyka i sankcjonujący „odpowiedzialność obiektywną”, (to znaczy z samego prawa, bez potrzeby udowodnienia winy).

Wszystkie zasady prawa lotniczego, któreśmy wyłożyli w toku niniejszych rozważań dotyczą normalnych statków powietrznych,

t. j. cywilnych ew. pocztowych. Zastrzega się natomiast zazwyczaj możność odrębnych przepisów dla statków powietrznych wojskowych, policyjnych i celnych.

Ramy niniejszego artykułu nie pozwalają na zajęcie się w nim specjalnemi kwestjami jakie powstać mogą na tle przepisów prawnych, dotyczących tych odrębnych kategorii statków powietrznych, tak samo, nie będziemy mogli, niestety, zająć się na tem miejscu, należącą niespornie do prawa publicznego kwestją wojny lotniczej. Wprawdzie dzisiejszy rozwój prawa międzynarodowego idzie w kierunku pogłębiania działu dotyczącego stosunków pokojowych, jednak nie można zamykać oczu na fakt, że w razie ewentualności konfliktu zbrojnego statki powietrzne odegrać muszą pierwszorzędną rolę, i że prawo międzynarodowe uwzględniać powinno w swych studjach wojnę powietrzną, tak samo jak zajmuje się ono wojną lądową i wojną morską. Toteż zagadnienia wojny powietrznej, poczynszy zwłaszcza od Deklaracyj haskich r. 1899 i 1907 o zakazie rzucania pocisków i środków wybuchowych z balonów, nie przestaje interesować prawników internacjonalistów.

#### 4. LITERATURA

Literatura prawa lotniczego na Zachodzie rozwija się bardzo intensywnie. Przedewszystkiem trzy pisma fachowe prawnicze stanowią stałą trybunę dla prac i rozpraw z dziedziny prawa lotniczego. Są to: *Droit aérien* (dawniej *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*), *Il Diritto aeronautico* i *Zeitschrift für das gesamte Luftrecht*.

Jeden z bardziej znanych badaczy współczesnego prawa lotniczego p. André Henry — Couannier w podręczniku prawa lotniczego, o którym niżej, zestawil szczegółową bibliografię dotychczasowych prac w zakresie prawa lotniczego, — wykazuje on w niej, nie licząc artykułów, drukowanych w powołanych wyżej czasopiśmie, około 800 pozycji bibliograficznych. Na tę ilość rozpraw i prac z zakresu prawa lotniczego prac polskich spotykamy jeszcze bardzo niewiele, a nazwiska prawników, zajmujących się prawem lotniczem dałyby się wyliczyć na palcach, jeśli nie jednej, to na pewno dwóch zaledwie rąk (Babiński, śp. Górski, Kaftal, Konic, Lutostański, Łebiński, Pierzchała, Winiarski).

Prace wykazane w bibliografji Henry-Couannier, to przeważnie artykuły lub zbiory tekstów i sprawozdania, — dopiero w ostatnich czasach pojawiają się próby systematycznego opracowania całokształtu prawa lotniczego, mamy tu na myśli dwa niedawno opublikowane podręczniki: André Henry-Couannier: *Eléments cré-*

ateurs du droit aérien. Paryż 1929 str 343 i Henry G. Hotchkiss: A Treatise on aviation law. New York 1928, str. 492.

Zainteresowanie prawem lotniczem prowadzi od początkowego koncentrowania studjów w sekcjach i komisjach wielkich organizacyj naukowych, jak Instytut Prawa Międzynarodowego, International Law Association i in. do tworzenia specjalnych organizacji prawniczych, zajmujących się prawem lotniczem. Na uniwersytetach i szkołach wyższych zjawiają się katedry prawa lotniczego (n. p. w Institut des Hautes Etudes Internationales w Paryżu), powstaje w Paryżu Ecole Supérieure d'Aéronautique, tworzy się w Rzymie Istituto internazionale di Diritto Aeronautico, mający między innemi za cel gromadzenie biblijografji prawa lotniczego.

W Polsce niema, jak dotąd, specjalnych instytucyj, ani pism, prawniczych, poświęconych prawu lotniczemu, — tem niemniej zainteresowanie zagadnieniami lotnictwa jest w Polsce faktycznie duże, a ostatnio odbyta w Warszawie II dyplomatyczna Konferencja międzynarodowa prawa prywatnego lotniczego świadczy chlubnie o roli, jaką w rozwoju prawa lotniczego Polska chce i może odegrać.